

外高桥保税物流园区十周年交出满意答卷

物流园年进出区货值超千亿美元

■本报记者 杨珍莹 通讯员 邢慷悛

上海外高桥保税物流园区“区港联运”、“封关运行”，在全国是首创。这些举措效果如何？今年恰逢外高桥保税物流园区运行十周年。日前，外高桥保税物流园区用一张“满意的成绩单”回答了这个问题。

据外高桥保税物流园区公布的统计数据：目前，物流园区年进出区货值已突破1000亿美元，外贸进出口突破200亿美元，占全国9个保税物流园区经济指标的60%以上。区内物流企业为上海自贸试验区的制造商、贸易商和分销商提供的物流服务，实现了年工商税收

200多亿元，占整个上海自贸试验区的40%，这次受表彰的全国优秀物流园区50强中，外高桥保税物流园区各项指标名列前。

上海自贸试验区是中国境内第一个自由贸易区，该区范围涵盖上海外高桥保税区、上海外高桥保税物流园区、洋山保税港区、上海浦东机场综合保税区等4个海关特殊监管区域，面积28.78平方公里。

外高桥保税物流园区是全国第一家实施“区港联动”的特殊监管区。上海自贸试验区的成立对物流、仓储企业带来巨大的利益，同时，也给物流园区提供了转型升级的最大契机。

据悉，上海自贸试验区成立后，实现

区港一体化运作的外高桥保税物流园区正从物理围网的“O”字形向信息联网的“U”字形开放。

何为“O”字形向“U”字形开放？对此，外高桥物流中心有限公司党委书记、常务副总经理邢慷悛曾表示：“过去保税区时代，一线二线全部封关，物流园区是一个全封闭区域，我们称之为‘O’字形。自贸区时代，一线二线打开一个缺口，我们通过信息联网管理缺口，就能实现一线二线快速联通，加快在无税状态下的货物流通，实现了‘U’字形。”

上海自贸试验区成立后，综合监管改革等方面不断有创新突破，保税物流中心的“先进区，后报关”、开展中集拼业务

和平台建设等得到了各方的肯定。

据了解，目前外高桥物流中心还在推进建设国际中集拼服务平台、大宗商品交易交割服务平台和国际商品分销中心服务平台，开展了分检、集拼、保税堆存等增值服务，同时将进一步推进延迟转运、进口分拨、跨国配送多国、多地区的拼箱业务，设计航港区一体化的流程再造等。

近日，外高桥保税物流园区被中国物流与采购联合会授予“2014年度优秀物流园区”称号。记者了解，此称号是为配合“国家级示范物流园区”创建工作，对在物流行业发展中作出突出贡献的园区的肯定。

小知识

第四方物流(一)

近年来，随着物流业的迅速发展，第四方物流(以下简称“4PL”)也渐入人们的视野，备受瞩目，成为一个新兴的行业热点。什么是4PL？它与第三方物流(以下简称“3PL”)有什么区别？应该提供哪些服务？

4PL的起源

随着世界经济一体化进程的加快，物流活动日趋复杂，3PL在实践中开始暴露出一些问题和缺陷。在这种情况下，具有领导力量的物流提供商通过其影响整个供应链的能力，为客户评估、设计、制定和运作全面的供应链解决方案，使快捷、高质量、低成本的物流服务成为可能的新型物流运作模式——4PL应运而生。

1998年，美国埃森哲咨询公司将4PL作为专有的服务商标进行了注册，并定义为“一个调配和管理组织自身的及具有互补性服务提供商的资源、能力与技术，来提供全面的供应链解决方案的供应链集成商”，通常理解4PL是专门为第一方、第二方和第三方提供物流规划、咨询、物流信息系统、供应链管理等活动，但不承担物流实体运作活动。

4PL的特点

平台(集约)特征：4PL不是简单地为客户提供物流服务，而是从整个供应链的角度，为处于不同环节的物流企业提供更合理、科学的解决方案。它集成了技术公司、管理咨询和第三方物流服务商的资源和能力，或者将供应链环节中的企业进行集成与资源整合，形成了一整套全面意义上的供应链物流解决方案，以有效适应需求方多样化和复杂化的需求，从而实现资源优化。

虚拟特征：4PL只提供物流的规划、咨询、信息及供应链管理活动，并不具体承担实体的物流作业活动，既没有车辆，也没有仓储等实体，通过信息(方案也属于信息的一种)为物流提供服务。

引领特征：4PL所提供的服务，必须符合实体物流作业需求，且能为实体物流提供帮助，特别是需要为相应的物流服务商实现成本降低、提高核心竞争力或提高经济效益。因此4PL的服务必须高于实体物流，能为实体物流起到帮助、引领作用。

共赢特征：在常规物流作业中，一方的收益与另一方存在一定的对立，双方是矛盾的统一。而4PL不是物流的利益方，其利益是在受服务企业产生更好的效益前提下实现的，通过对整个供应链产生影响的能力来降低运营成本，降低工作成本和提高资产利用率，从而为供应链上各环节的客户都带来利益，增加价值，实现共赢、多赢。

创新特征：4PL是通过对供应链产生影响的能力来实现自身价值，在向客户提供持续更新和优化技术方案的同时，满足客户特殊需求，4PL可以通过创新物流运作流程(流程再造)，使整个物流系统的流程更合理、效率更高，从而将产生的利益在供应链的各个环节之间进行平衡，使每个环节的企业客户都可以受益。

规范特征：4PL实现上下游供应链整合的前提是物流作业的信息化和标准化，因此4PL的发展必然会提高整个物流行业的标准化和规范化进程，从而推进物流技术指标和质量标准的统一以及物流管理程序和实务的规范化。(吴兆才编)

本版合作单位：
中国(上海)自由贸易试验区管委会
上海浦东现代物流行业协会
浦东新区经济和信息化委员会

观察与思考

回看公路“三乱”治理

1994年，由国务院纠风办、公安部、交通部负责，全国各省(市、区)参加的治理公路乱设站卡、乱罚款、乱收费的“三乱”行为及在公路上发生的其他违规执法行为工作拉开了帷幕。

二十年来，治理公路“三乱”取得了很大成绩，与上世纪80年代公路建设初期相比，目前的公路“三乱”状况已得到很大改善。但近些年，随着物流业的蓬勃发展，特别是电子商务的崛起，公路“三乱”有所回潮，导致企业成本大大增加，再次引起国家的高度关注。9月12日，国务院发布《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》，指出要着力降低物流成本，要求“进一步优化通行环境，加强和规范收费公路管理，保障车辆便捷高效通行，积极采取有力措施，切实加大对公路乱收费、乱罚款的清理整顿力度，减少不必要的收费点。”

“三乱”回潮现象种种

现象一：随意罚款。央视不久前曝光了两起典型的公路“三乱”事件：一起在江苏徐州，交警查都没查就开罚单，短短8分钟，司机先后被罚两次。另一起在河南商丘，该市梁园区境内管护的公路只有110公里，执法人员高达200人，运管、路政人员靠路吃路。这两起事件中，执法人员想怎么罚就怎么罚，想罚多少就罚多少。对于公路“三乱”现象，很多司机敢怒不敢言。如果司机对处罚提出质疑，往往会遭到刁难或加重处罚。

现象二：隐蔽动作。仅目测就可以判断超高超重的货车，但是公路上的流动“治超”执法车和执法人员却不闻不问，也不要停车检查，涉嫌超载的货车畅通无阻。这是怎么回事？原来是对涉嫌超载货车的罚款更隐蔽了。一般分两种：一种是车主事先和有关执法人员私下沟通协商好，达成某种协议，约定好行驶路段、通行时间，然后货车超载上路畅通无阻。另一种是先用车扣下，然后把人叫到治超站的处罚室再说罚款的事，而且罚款要重很多。

现象三：养鱼执法。有些地方超载超限的罚款可以讨价还价，可以包月，似乎变成了猫鼠游戏，甚至有媒体评论，这已成为事实上的“养鱼执法”。

现象四：监管不力。一个不得不提的现象是，媒体监督公路“三乱”，是一抓一个准，以至于央视财经评论员调侃说，“我们的记者暗访哪个省，哪个省就会有‘三乱’”。这说明一些地方政府对公路“三乱”睁一只眼闭一只眼。

公路“三乱”根源在体制

屡禁不止的公路“三乱”事件，更多地暴露出行政执法领域长期存在的趋利执法、职能交叉、主体多元等体制机制性问题。

政出多门。在我国，能对货车进行罚款、收费的有交警、路政、城管、运管、收费站，分属公安、交通和城市管理三大部门，但各部门执法标准却不统一。这种管理格局一方面导致同一区域的同一违法行为多家执法，重复收费、罚款现象严重，另一方面也使得收费、罚款金额更具主观性、随意性。同为“超载”行为，交警叫“超载”，按行驶证的核定，最高罚款2000元；路政叫“超限”，按车轴的数量核定，最高罚款

3万元；城管叫“超重行驶公路”，最高罚款2万元；运管叫“超越许可”，按营运证最高罚款10万元；收费站叫“超限行驶公路”，按车型收费最高达收费额的16倍。

罚款经济。公路罚款已变为一些地方相关执法部门财政创收的重要来源，虽然原则上所收罚款全部上缴，但与上缴数额挂钩的返还机制，却俨然变成执法人员乱罚款的奖励机制。有些按罚款额的80%返还，有些更甚。货车一次性缴纳超载罚款后，便可任意超载行驶，且在有限期限内不用再交罚款。因此，罚款在遏制交通违章上发挥的效力大降。基于“罚款经济”的利益考虑，某些执法单位缺乏从根本上遏制超载的动力，这是当前公路管理执法体制导致的必然结果。

超员养人。有业内人士认为，在税费改革之后，运管路政部门的经费得不到保障，出现了罚款返成。某省现有交通运输执法部门超员比例达135.8%，执法经费无保障，公路管养经费变成了“养人费”，靠罚款增加收入，形成了以罚代管的利益链，导致公路“三乱”屡禁不止。

启动执法体制改革

2014年8月，河南省政府发布关于《交通运输行政执法体制改革的意见》，全面启动交通运输行政执法体制改革工作，成为党的“十八大”以来，全国首家在交通运输行政执法领域启动改革的省份。

此次改革有四项重点内容：一是整合执法职能。将分散在各级交通运输管理、公路管理、农村公路管理、道路运输管理以及省高速公路管理等部门的行政处罚、行政强制、监督检查等职能予以整合，交由各级新组建的交通运输行政执法机构承担。二是精简执法机构。按照精简、统一、效能的原则，将现有各级各类公路执法机构和道路运输执法机构予以整合。三是从核定编制。按照机构、人员编制不突破的原则，通过从核定执法人员编制，新的执法机构是承担行政职能的事业单位，选聘人员时，必须采取“逢进必考”的办法择优录用。四是完善财政保障机制。本次改革按照事权与支出责任相匹配的原则，把执法经费纳入当地财政预算，实行分级负责、全额供给。将罚没收入上缴财政统一管理，与执法经费彻底脱钩，从机制上解决趋利执法问题。

然而，令人不解的是，10月10日，河南省工商局下发《关于迅速贯彻落实省财政厅专项督导省工商局罚没收入工作安排意见的通知》，该《通知》明确提出，“从现在开始，系统上下全员上阵、加压推进，分解任务、责任到人。”、“实行罚没收入目标任务完成情况‘两个挂钩’，即与各种经费款项挂钩、与年终奖挂钩。”如此一来公路罚款能停得下来吗？

面对市场经济中的利益诱惑，必须依靠制度建设和问责等约束机制，通过强化制度建设，进一步明确执法职责、流程和权限；通过加强队伍监管，严格考核，落实工作责任；通过严格的责任追究，形成有错必查、有错必究。通过以上措施，使执法人员不能、不想、不愿失职渎职、不敢乱来。

只有建立严密规范的行政责任制、过错追究制，才能提高行政监察效能，增强政府公信力。公路“三乱”治理，任重道远。(木白编辑整理)



央行降息将直接降低航运港口企业的财务成本。 □本报记者 徐网林/摄

航运港口企业享降息“红包”

航运港口企业近期经营有些起色，市场人士指出，面临扭亏关键时刻的航运港口企业，正在享受此轮央行降息带来的“红包”。

大连海事大学世界经济研究所所长刘斌表示，目前中国航运和港口企业的平均资产负债率分别为68%和40%。因此，如同其他任何一个高负债行业一样，央行降息同样将直接降低航运港口企业的财务成本，与此同时，由于航运港口企业存在大量资本开支，利率降低也会降低资本化利息，并进一步降低企业未来的折旧费用。这对面临扭亏关键时刻的航运板块来说，属于重大利

(乐妍)

商贸物流标准化专项行动计划发布

■本报记者 杨珍莹 浦东报道

为深入贯彻落实国务院《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》和《国家标准委 商务部关于加快推进商贸物流标准化工作的意见》，商务部、国家标准委日前联合制定了《商贸物流标准化专项行动计划》。

据了解，《行动计划》要求发挥物流信息服务平台和托盘标准化龙头企业的辐射带动作用，探索成熟路径和商业模式，逐步完善并实施相关标准，促进物流

好。作为与宏观经济紧密相连的行业，降息在刺激经济的同时有望带动行业下游需求改善，并对航运港口行业长期发展产生有利影响。

另据记者了解，今年航运业二、三季度亏损已经收窄。今年三季报业绩数据显示，13家主要航运公司中，*ST凤凰、招商轮船等6家公司归属于母公司净利润增幅在100%以上，这6家公司前三季度业绩同比去年已实现扭亏。四季度又是港口航运的繁忙季节，降息加上油价下降，全行业扭亏是比较乐观的。

资源整合和行业诚信建设，提高物流信

息化和设备设施标准化水平。按照这一《行动计划》，将培育10—20个统一标准的、跨区域的物流综合信息服务平台；在快速消费品、农副产品、药品流通领域培育一批标准托盘应用和循环共用重点企业。

据悉，为加快推动《行动计划》实施，经地方和行业协会推荐，商务部、国家标准委选择了工作基础较好、参与积极性高的部分企业，作为第一批企业重点推进。